

Hermann Arndt
Fritz Gerstenberg

Lagershausen, Hermann

Veröffentlicht in:
Abhandlungen der Braunschweigischen
Wissenschaftlichen Gesellschaft Band 15, 1963,
S.203-205



Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig

Hermann Arndt
Fritz Gerstenberg

Nachrufe der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft
Von **Hermann Lagershausen**

Die Braunschweigische Wissenschaftliche Gesellschaft betrauert den Tod zweier ihrer Mitglieder der Klasse für Bauwissenschaften und Baukunst, die Professoren

Dr.-Ing. Hermann Arndt, geb. 15. 12. 1885, gest. 8. 6. 1963 und

Dr.-Ing. Fritz Gerstenberg, geb. 29. 8. 1881, gest. 28. 12. 1963.

Beide Verstorbenen hatten sich dem Eisenbahnsignalwesen verschrieben. Trotzdem haben ihre Lebensläufe nur wenig Gemeinsames, wenn nicht das, daß beide als hervorragende Vertreter ihres Faches geachtet und anerkannt wurden.

Hermann Arndt wurde zu Schleusenau bei Bromberg (Prov. Posen) als Sohn des Maurermeisters Heinrich Arndt geboren. Er absolvierte die Bürgerschule zu Bromberg, woselbst er anschließend in dem Eisenbahnsignalwerk Fiebrandt eine einjährige praktische Ausbildung genoß, der eine etwa 3jährige zeichnerische und konstruktive Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnsignalbaues folgte.

Das Reifezeugnis erwarb er als Extraner an der Kgl. Berger-Oberrealschule zu Posen und begann Ostern 1909 sein Studium an der Kgl. Technischen Hochschule zu Charlottenburg, das er 1913 mit der Diplomprüfung abschloß. Seine wissenschaftliche Tätigkeit nahm er für zwei Semester während des Studiums als wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Mechanik bei Geheimrat Eugen Meyer auf. Er promovierte 1915 an der Technischen Hochschule Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig mit der Dissertation über „Die Zugfolge auf Schnellbahnen unter besonderer Berücksichtigung des Streckenblocksystems“. 1921 habilitierte er sich an der TH Charlottenburg, an der er 1931 zum nichtbeamteten und 1940 zum außerordentlichen Professor ernannt wurde. Nach dem 2. Weltkriege übernahm er an der TH Braunschweig einen Lehrauftrag für „Selbsttätige Signalanlagen im Eisenbahnbetrieb“.

Parallel zu diesem akademischen Lebensweg verlief der hauptberufliche nicht minder erfolgreich. Von der Signalbauanstalt Fiebrandt übersiedelte er schon bald zum Blockwerk der Siemens & Halske A.G. Berlin, die später in die Vereinigten Eisenbahnsignalwerke (VES) übergang. Er rückte bald in leitende Stellungen auf und erreichte den Höhepunkt seiner Laufbahn als Vorstandsmitglied der VES, der heutigen Eisenbahnsignalabteilung von Siemens & Halske.

Die besonderen Verdienste von Hermann Arndt liegen auf dem Gebiete der Automation der Eisenbahnsignaltechnik. Hier verdienen neben der bereits genannten Dissertation seine grundlegende Arbeit über die „Berechnung der Gleisstromkreise“ wie seine zahlreichen Veröffentlichungen über den Selbstblock bei Stadtschnell- und Eisenbahnen besondere Erwähnung. So war er maßgeblich an der Entwicklung von Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählern und der induktiven Zugbeeinflussung nach dem Wechselstromresonanzsystem beteiligt. Unter seiner Leitung entstanden selbsttätige Signalanlagen zur Sicherung von schienengleichen Bahnübergängen sowie die ersten elektrischen Verschlüsse für Stellwerke.

Hermann Arndt ist durch seine zahlreichen Veröffentlichungen in den einschlägigen Fachzeitschriften bekannt geworden. Das Kapitel über Eisenbahnsicherungsanlagen im „Taschenbuch für Elektrotechniker“, herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. Moeller, Verlag Teubner 1957, entstammt seiner Feder. Über 20 Inlandpatente und etwa die gleiche Zahl von Auslandspatenten tragen seinen Namen als Erfinder.

So gehört Prof. Dr.-Ing. Arndt zu den Pionieren der modernen Eisenbahnsignaltechnik, der es verstanden hat, die Schaffensfreude seiner Mitarbeiter, für deren Fähigkeiten er einen sicheren Blick besaß, zu wecken und zu großem Dank zu verpflichten.

Einen völlig anderen Lebensweg ist Fritz Gerstenberg gegangen, der als Sohn des Stadtschulrats Karl Gerstenberg in Berlin geboren wurde. Nach Erlangung des Reifezeugnisses auf einer Berliner Oberrealschule begann er sein Studium in der Abteilung für Maschinenwesen der Technischen Hochschule Charlottenburg im Jahre 1900. Er legte hier 1903 die Vorprüfung ab, um sich nunmehr dem Studium des Bauingenieurwesens zu widmen, das er 1907 mit der Diplom-Hauptprüfung abschloß.

Anschließend trat er als Regierungsbauführer bei der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung ein; nach vorübergehender Tätigkeit als Hilfsarbeiter beim Tiefbauamt Berlin 1911 legte er die 2. Staatsprüfung ab. Da die Planstellen bei der Eisenbahnverwaltung besetzt waren, ließ er sich beurlauben, um beim Tiefbauamt der Stadt Potsdam die Vorarbeiten für den Bau einer Havelbrücke zu leisten. Da für die Verwirklichung der Planung keine Aussicht bestand, kehrte er 1914 zur Eisenbahn zurück. Als Feldeisenbahner wurde er auf dem östlichen Kriegsschauplatz eingesetzt, wo er bis 1919 die Stellung eines Referenten bei der Militärgeneraldirektion Warschau einnahm. Von hier aus wurde er in das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, um mit Gründung des Reichsverkehrsministeriums in dieser Behörde tätig zu werden. Hier betreute er das Eisenbahnfernmeldewesen.

Seine wissenschaftliche Laufbahn begann er 1919 mit der Promotion zum Doktor-Ingenieur. Das Thema der Dissertation lautete: „Behelfsmäßige Sicherungsanlagen im Kriege“. Während seiner Tätigkeit beim Minister der öffentlichen Arbeiten war er nebenamtlich bei Prof. Cauer, dem Nestor des Eisenbahnsignalwesens, als Assistent angestellt. 1922/23 las er an der TH Charlottenburg als Privatdozent über Eisenbahnfernmeldewesen. Während dieser Zeit kam Cauer mit dem Standardwerk über Eisenbahnsicherungswesen, Sammlung Otzen, Handbibliothek für Bauingenieure, heraus. Zu diesem Werk schrieb Gerstenberg den Anhang über das Eisenbahnfernmeldewesen.

Am 1. 4. 1925 erhielt der inzwischen zum Oberregierungsbaurat ernannte Fritz Gerstenberg den Ruf zum Ordinarius für Verkehr und Eisenbahnwesen an die TH Braunschweig. Hier widmete er sich vornehmlich der Lehre. Sein fortschrittliches Denken stellte er mit verschiedenen Patenten unter Beweis.

Das Problem des Schienenstraßenfahrzeuges suchte er auf dem Wege zu lösen, daß er einen Plattformwagen mit zwei parallel angeordneten Walzen ausrüstete, auf denen die angetriebenen (Hinter-)Räder des Straßenfahrzeugs zu stehen kamen. Die Motorkräfte wurden von den Hinterrädern auf die Walzen und von diesen über Kettentrieb auf die Achsen des Eisenbahnfahrzeugs übertragen. Ein anderes Patent behandelte das heute wieder akut gewordene Problem des vollautomatischen Fahrens von Stadtschnellbahnen.

Als Mitglied des Akademischen Vereins Hütte wurde ihm übertragen, das Kapitel über das Eisenbahnsignalwesen für die „Hütte“, Des Ingenieurs Taschenbuch, abzuhandeln.

Seine akademische Laufbahn fand ihren Höhepunkt mit Übernahme des Rektorates in schwerster Zeit vom 10. 12. 1943 bis 30. 6. 1945. Die Lauterkeit seines Charakters, seine mit Humor und Offenheit gepaarte Sachlichkeit sowie seine unerschütterliche Ruhe haben ihm die Hochachtung der Kollegen und die Liebe der Studenten stets gesichert.

Ein ehrendes Gedenken ist beiden Verstorbenen gewiß!